
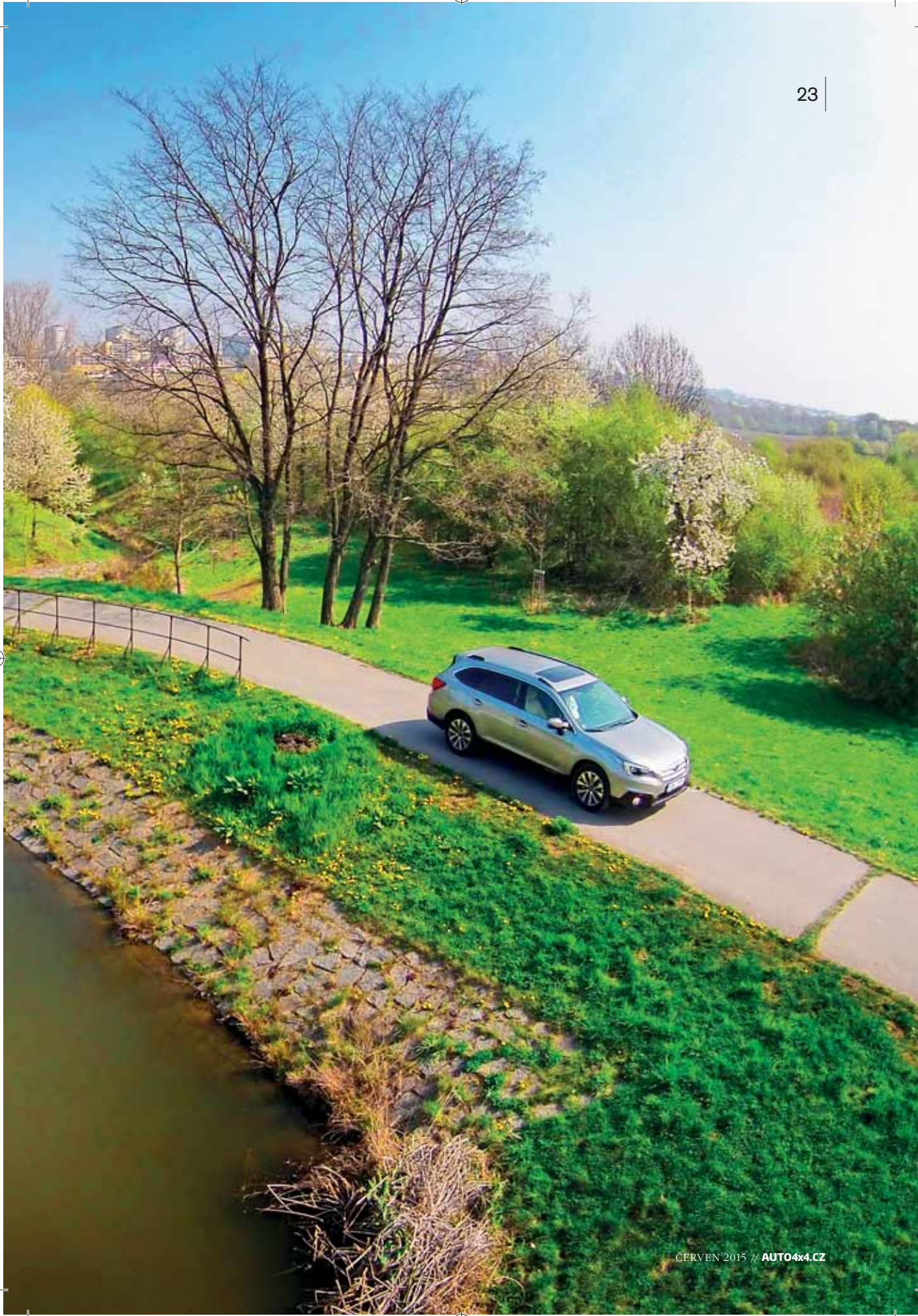


Pan skromný



Vypadá jako facelift, mnoho lidí se za ním neotočí a podle oficiálních tabulek si z něj pozadí nenarazíte, ale pokud se svezete, velmi snadno se vám může stát, že zapomenete na všechny alltracky, XC nebo allroady. Nový Outback nedává své schopnosti na odiv, ale věřte tomu, že má co nabídnout.

Text: Lukáš Dittrich Foto: Zuzana Ptáčková





JESTLI TO TAKHLE půjde dál, tak naše civilizace brzy zanikne a důvodem bude to, že se kompletně celá užene. Všechno musí být strašně efektivní, a jakmile to není dostatečně rychlé, je to špatně. Což platí i o autech. Lidé velmi rychle zapomněli, že ještě před zhruba patnácti lety jezdili klidněji a v pomalejších autech a přitom to nikomu nevadilo. Dnes když auto nemá alespoň 180 koní, dočtete se v internetových diskusích, že je to pomalý krám, který by si nikdo nikdy nekoupil. A hlavně je potřeba, aby to mělo podvozek, se kterým je možné řezat zatáčky na okreskách a svištět po dálnicích vysoce nepředpisově.

Zákazníci jsou v dnešní době velmi nároční a automobilky, minimálně ty evropské, se tomuto trendu podřizují. Výsledné prodeje napovídají, že dělají dobře. Vlastně pouze vyrábějí to, co zákazníci chtějí. Je ale potěšitelné, že stále existují alterna-

tivy, které jdou na věc jinak. „Slow down“, přátelé, cestovat můžete i v klidu, pohodlí a bez toho, aby si na vás ukazovali pubertální chlápci a umělé blondýny, protože jedete v bílém Audi. Jestli už vás štve to neustálé nahánění koní pod kapotou, které většinou nakonec ani nevyužijete, a nebaví vás tak trochu prvoplánová image prémiových automobilek, jste u Subaru na správném místě. Mají tam totiž nový Outback, který nabízí mnoho prvků z prémiové kategorie, ale vše balí do skromného a velmi příjemného kabátu.

RYCHLOST NENÍ NEJDŮLEŽITĚJŠÍ

Nový Outback dorazil na český trh v době, kdy tento model slaví kulaté dvacáté výročí. Jak už možná víte, nastupující generace technicky vychází z generace předchozí, ale dočkala se řady vylepšení, takže je v praxi opravdu jiná. Jedna věc se ovšem nezměnila a já od ní začnu, protože to je



Designová revoluce se sice nekonala, ale jestli nám budete tvrdit, že nová generace není hezčí než ta stará, budeme se s vámi hádat



CERVEN 2015 // AUTO4x4.CZ



téma, které se bude probírat v kontextu této japonské novinky velmi často. Naftový čtyřválcový boxer zůstal stejný. Tedy alespoň na pohled.

V podstatě jde pořád o tentýž motor, který se představil v roce 2008, což už je sedm let (jak ten čas letí). I v novém Outbacku má 150 koní a 350 Nm, takže nabízí identický výkon. Jenže Subaru muselo udělat řadu změn tak, aby motor vyhovoval předpisům Euro 6. Pozměněno bylo údajně plyných devadesát procent dílů a nová generace se mimochodem pořád obejde bez systému vstřikování močoviny. Protože se však výkon nezměnil a nový Outback je těžší než ten starý, zákonitě muselo dojít k nepatrnému poklesu dynamiky. To je v dnešní době věc zcela nevídaná a reakce jsou přesně takové, jak se dalo čekat. Auto je údajně pomalé.

Je dobré si uvědomit, že u Outbacku nejde v první řadě o rychlost. Tohle Subaru vás nebude lákat na nekonečné sprinty po německých dálnicích, jak to činí jeho soupeři. Outback je především o nabízeném komfortu a normálním cestování. A k tomuto účelu připravených 150 koní bohatě stačí, přičemž do auta můžete klidně naložit půltunový náklad a pořád nebudete mít problém s předjížděním, což jsem si na vlastní kůži vyzkoušel. Jinak řečeno, na diskuse a všeobecné názory neposlouchejte, diesellový boxer Outbacku stačí.

→ text pokračuje na straně 30





Interiér? No to je docela jiná pohádka, než na jakou jsme zvyklí z odstupující generace. Použité materiály jsou o dvě třídy kvalitnější a celé to působí jako z jiné dimenze



VERDIKT | SUBARU OUTBACK
JE VELMI POHODLNÉ
A PROSTORNÉ KOMBI DOPLNĚNÉ O VÝBORNĚ
FUNGUJÍCÍ SYSTÉM EYESIGHT. JAPONSKÁ
NOVINKA SE NÁM VELMI LÍBÍ!



**DALŠÍ FOTOGRAFIE
Z TESTU NAJDETE NA**

**www.auto4x4.cz/
z redakce/**

SUBARU Outback 2.0D Lineartronic

MOTOR | vznětový přeplňovaný čtyřválec, 1998 ccm,
150 k / 3600 ot.min⁻¹, 350 Nm / 1600–2800 ot.min⁻¹

PŘEVODOVKA | bezestupňová,
pohon všech kol – mezinápravová spojka
JÍZDA | 0–100 km/h za 9,9 s, 192 km/h,
kombinovaná spotřeba 6,1 l/100 km

ROZMĚRY | 4815 × 1840 × 1605 mm, rozvor 2745 mm

POHOTOVOSTNÍ hmotnost | 1676 kg

OBJEM zavazadelníku | 512 / 1848 l

ZÁKLADNÍ cena | 1 079 000 Kč



Typické designové prvky si nový Outback ponechal. Třeba výrazné mlhovky v předním nárazníku nebo oplastování karoserie

Pravdou ale je, že nabídka motorů není zrovna široká. Alternativu představuje benzinový čtyřválec 2.5i, který je údajně lepší volbou. Dá se tomu věřit, protože má vyšší výkon a Outback je s ním lehčí. Jenže to je všechno. I v České republice pořád existuje poptávka po benzinovém šestiválci, ovšem ten kvůli emisním normám do Evropy nesmí. Bohužel.

DŮLEŽITÝ JE KOMFORT

Jak tedy nové Subaru Outback jezdí? Odpověď je jasná: velmi pohodlně. Diesellový motor poznáte pouze při startu a při poslechu zvenku. Při jízdě je čtyřválec uvnitř perfektně odhlučněn a díky své koncepci produkuje jen minimum vibrací. Zkoušeli jsme verzi s bezestupňovým automatem, díky němuž je jízda velmi plynulá. Outback chvílemi připomíná hybrid.

INZERCE

LEPŠÍ MULTIVITAMINY NEHLEDEJTE!

Multivitaminy ALIVE

- novinka mezi želatinovými vitamíny na bázi jablonečného pektinu
- jsou vhodné pro ty, kteří jsou alergičtí na lepek
- využijte sílu přírody bez konzervantů, umělých barviv a bez želatiny!

z 26 druhů ovoce a zeleniny

www.obchudekprozdravi.cz

Na dálnici naplno vyniká také výborné aerodynamické odhlučnění, takže v interiéru vládne perfektní ticho. Motor při 130 km/h točí 2300 ot./min a posádka se prostě veze. Na širokých a pohodlných sedadlech, v prostorném interiéru. Přesně tohle je režim, který Outback zvládá nejlépe. Běžná jízda po dálnici.

Slova chvály si zaslouží především podvozek, který je dalším důvodem, proč se nám Outback velmi líbí. Je totiž tak akorát tuhý, o něco tužší než u předchozí generace, ale na druhou stranu lépe tlumí nerovnosti. V praxi to znamená, že se auto příliš nenaklání a nehoupe, ale ani nedrncá. Nový Outback v tomto směru představuje skvělý kompromis. V zatáčkách se rozhodit nenechá, nerovnosti do interiéru nepřenáší.

Co se spotřeby týká, ta by popravdě mohla být i nižší. Nejčastěji jsem se pohyboval kolem 7,5 l/100 km, ale pokud budete chtít třeba na dálnici nasadit vyšší než povolené tempo, poměrně snadno se dostanete k devítce. Velmi by mě zajímalo přímé srovnání s benzinovou jednotkou, protože co si pamatují z jízdy se starou generací, ta zas o tolik větší apetit neměla.

„DVOULITROVÝ BOXER
JE NA TAKOVÉ AUTO
MOC SLABÝ? ALE
JDĚTE“





KABINA JE Z JINÉ DIMENZE

Chcete-li slyšet argumenty, proč koupit právě Subaru Outback, pak prvním z nich je nastavení podvozku a vůbec nabízený komfort. Druhým hlavním argumentem je interiér. Ten působí ve srovnání se starou generací jako z jiné dimenze. Předchozí generace byla uvnitř hodně plastová, za což sklízela kritiku snad v každém testu – a nutno podotknout, že to byla kritika oprávněná. Přece jen by auto s cenou blížící se milionu korun mělo vypadat uvnitř trochu jinak. Třeba jako Outback nové generace.

Subaru zachovalo základní koncepci palubní desky, takže vše je stále jednoduché a velmi přehledné, ovšem použité materiály jsou docela jiné. Už nemusíte být ortodoxní subarista, abyste za tohle auto ochotně dali milion korun (i víc). Nový

Outback je na úrovni, nabízí velmi solidní zpracování, kvalitní materiály, prostě vše, jak to má u této kategorie vozů být.

Plus si k tomu přidejte opravdu velký vnitřní prostor. Rozepisovat se o tom, kdo má na kterém místě uvnitř kolik místa je zbytečné, protože je ho dost všude. Pokud tedy měříte třeba 190 centimetrů a posadí se před vás stejně vysoký řidič, nadávat nemusíte, protože před koleny budete mít stále rezervu.

Zavazadelník se v základním uspořádání mezi-generačně o pár litrů zmenšil, protože namísto 526 litrů nabízí aktuálně 512 litrů, ale i zde platí totéž, co jsem psal o výkonech motorů obecně. Zákazníci chtějí z nějakého důvodu alespoň 600 litrů v základu. Jinak je kurf malý?

→ text pokračuje na straně 36

NOVÉ SUBARU OUTBACK VS. STARÉ SUBARU OUTBACK

Outback technicky vychází z předchozí generace, což naznačují už základní rozměry. Tam se totiž změnila pouze šířka (+ 20 mm) a délka (+ 25 mm). O plných 67 % se ale zvýšila torzní tuhost karoserie, o 16 % vyšší je tuhost přední nápravy. Naopak nižší je přenos vibrací do řízení (- 53 %) a do podlahy (- 5 %). Řízení je nově ostřejší, převod se totiž změnil z 16,5:1 na 14:1. Nová je také geometrie zavěšení kol a pohon všech kol pracuje se systémem **Active Torque Vectoring**, který už používá WRX STI.

U dieselového motoru byl upraven blok, pohon palivového čerpadla, přidávala se nízkotlaká recirkulace výfukových plynů, nasazena je nová generace filtru pevných částic, snížil se kompresní poměr a upraveno bylo také turbo. O 6 % se dále snížil aerodynamický hluk uvnitř, o 15 % nižší je hluk od kol. Interiér je celkově tišší o 12 %.



INZERCE



C & K, a.s. – Subaru
Videňská 100, Brno
www.subarubrno.cz

**1995**

Přichází první generace Subaru Outback, čímž prakticky vzniká kategorie dnes tolik oblíbených terénních kombi.

1998

Subaru představuje druhou generaci Outbacku. Na domácím japonském trhu se pak o rok později poprvé objevuje ve výbavě systém EyeSight 1. generace pracující s dvojicí kamer.

20**Subaru****2003**

Na svět přichází třetí a podle našeho názoru nejhezčí generace Subaru Outback. Ve stejném roce vůz také získává titul japonského auta roku 2003.



let Outback

2009

Čtvrtá generace přichází v roce 2009 a ve své nabídce už má i naftový boxer, který se představil o rok dříve. V této generaci se později také poprvé objevuje kombinace diesel + automat.



35



2015

Do Evropy dorazil nejnovější Outback, který představuje v pořadí už pátou generaci.



ČERVEN 2015 // AUTO4x4.CZ



„NOVÝ OUTBACK JE PŘEDEVŠÍM O NABÍZENÉM KOMFORTU“

Ale jděte. Osobně zastávám názor, že je úplně jedno, jestli má auto 510, 550 nebo 610 litrů. Pořád to je dost i pro daleké cesty ve čtyřech.

Outback nabízí pode dnem ještě dvě poměrně velké přihrádky, ale ve standardu zde nenajdete rezervu, což mi připadá v kontextu terénně laděného auta lehce zvláštní. Rezervu si můžete v rámci příslušenství dokoupit. Za klasické lité kolo zaplatíte 7700 Kč, dojezdová rezerva vyjde na 5600 Kč. Líbí se mi také praktické vychytávky, jako je plastová vana, která chrání čalounění před největší špínou, šikvný je třeba i prostor vyhrazený pode dnem pro krycí roletku, sklápění opěradel páčkami ze zavazadelníku a zcela rovná ložná plocha vzniklá po sklopení opěradel. A nakonec došlo i na nějaké ty háčky na tašky.

Jen jednu věc si u Subaru mohli odpustit. Elektrické otevírání pátých dveří je velmi rozvážné

EYESIGHT OPRAVDU NENÍ NOVINKOU

Nový Outback je první model se systémem EyeSight v Evropě, ale na domácím japonském trhu se podobný systém objevil už v roce 1999 pod označením ADA (Active Driving Assist), přičemž vývoj odstartoval ještě o devět let dříve. Už tenkrát nabízel adaptivní tempomat, sledování jízdního pruhu, a dokonce také upozorňoval řidiče na situaci, kdy jede do zatáčky moc rychle. V roce 2003 byl přidán mikrovlnný radar, aby systém mohl fungovat za každého počasí a o tři roky později se objevuje laserový radar. Rok 2008 přináší druhou generaci systému EyeSight pracující pouze s dvojicí kamer. Je rychlejší a přesnější. Současný EyeSight představuje už třetí generaci. Kamery jsou schopné pracovat i za zhoršených povětrnostních podmínek, systém je opět přesnější, rychlejší a umí rozpoznat barvy.



a trvá netradičně dlouho. Ale jak už jsme si řekli, Outback je určen primárně pro lidi, kteří nespěchají. Však ony se ty tašky nezblázní, když zůstanou o pár sekund déle ve vašich rukou. A vy navíc uděláte něco pro svou fyziku.

BEZPEČNOST PŘEDEVŠÍM


Když se řekne bezpečnost, asi se vám automaticky vybaví Volvo, které nás neustále masíruje tím, jak dbá o bezpečnost silničního provozu. Je to do jisté míry pravda, ale už dávno neplatí, že by ostatní nedělali totéž. Třeba takový Land Rover Discovery Sport také nabízí přednázorové systémy i airbag pro chodce a kromě toho chce být nejbezpečnějším autem ve své třídě. A rozpoznat cyklisty, zvířata, děti, chodce nebo auta už zvládne i Subaru. Ano, to Subaru, u kterého byl na evropském trhu ještě donedávna adaptivní

CO DOKÁŽE?


- Adaptivní tempomat pracující v rozsahu 30–180 km/h. V případě potřeby umí zcela zastavit
- Regulace škrtkic klapky v případě, kdy se chcete rozjet proti překážce (například záměna režimu D za R u automatu)
- Upozornění na rozjezd vozidla vpředu. Pokud se v koloně auto před vámi posune o 3 m a vy nezareagujete, systém vás upozorní hláškou a pípnutím
- Systém sledování jízdních pruhů, který ovšem nezasahuje do řízení
- Systém automatického nouzového brzdění, který dokáže zcela zastavit před překážkou do rychlosti 50 km/h
- Detekce únavy řidiče



AUTO4x4.CZ // ČERVEN 2015



S prostorem Outback neměl problém ani v předchozí generaci a na této skutečnosti se nezměnilo vůbec nic. Tohle kombi zvládne i pět cestujících a všichni budou mít relativně dost místa



tempomat věci zcela zapovězenou. I v tomto směru je nový Outback bez přehánění revoluční.

Ať si koupíte jakoukoliv variantu Outbacku, vždy dostanete v základní výbavě systém EyeSight. Jde o novinku založenou na dvojici kamer umístěných před vnitřním zpětným zrcátkem. Tyto kamery se dívají do vzdálenosti 110 metrů před vůz a mají mnoho různých funkcí. Adaptivní tempomat je pouze očekávatelným základem, stejně jako systém, který automaticky zabrzdí před překážkou a který umí rozpoznat, o jakou konkrétní překážku se jedná. Dokonce se také rozlišuje, zda jedete do auta, které nebrzdí, nebo zda míříte do kufru vozu, který brzdí. EyeSight totiž umí detekovat brzdná světla a pokud se tak stane, začne brzdit razantněji než při běžném dobržďování. Chytré.

Díky kamerám je v autě také systém hlídající jízdní pruhy a detekce únavy řidiče. Subaru vše ještě vyšperkovalo o pár ryze praktických drobností. Například když jedete se zapnutým adaptivním tempomatem po dálnici a dojíždíte auto před vámi, stačí dát blinkr a tempomat nezačne brzdit, protože ví, že budete předjíždět. Adaptivní tempomat navíc lze použít i při jízdě v koloně, kdy si nastavíte 30 km/h a vůz poslušně následuje auto před vámi. Po zastavení stačí stisknout tlačítko na volantu a Outback se zase plynule rozjede. A protože se kamerami pořád dívá před sebe, upozorní vás i na situaci, kdy se kolona rozjede, a vy zůstanete stát. Opět velmi šikovná funkce.



„PROČ OUTBACK? PROTOŽE JE POHODLNÝ, PROSTORNÝ, MODERNÍ A VÝBORNĚ JEZDÍ“

Najdeme v něm ale i mnohem jednodušší prvky zaměřené na bezpečnost. Třeba taková "banalita" jako výhled z vozu. Nová generace má posunuté přední sloupky vpřed, zpětná zrcátka se ale dopředu neposouvala, takže v rozích předních dveří vznikla malá trojúhelníková okénka, díky nimž má řidič lepší výhled šikmo dopředu. Praktickým detailem je i displej multimediálního systému umístěný téměř ve stejné úrovni jako přístrojový štít.

Outback se mi líbí, ale bezchybný není. Příklady? Kromě neuvěřitelně pomalého otevírání pátých dveří je to třeba adaptivní tempomat, který má potřebu vás pípáním upozorňovat na moment, kdy před sebou zaregistruje auto. V praxi tudíž při jízdě po dálnici v hustším provozu auto každou chvíli uvnitř pípá. Trochu k vzteku je i lesklý panel kolem dotykového displeje. Na první pohled efektní a velmi pěkně vypadající věc, na druhý, praktičtější pohled prvek, který perfektně odráží slunce, což řidič tak úplně neocení.

PAN SKROMNÝ

Nový Outback se povedl. Už teď je jasné, že prodejní statistiky na českém trhu netrhne, ale to mu na kvalitě vůbec neubírá. Tohle auto se mi líbí především kvůli tomu, že si na nic nehraje. Je to takový skromný pán, který nekřičí na všechny strany, že je nejlepší, že si ho musíte koupit a že „tamten soused“ je mnohem horší. Ale když se ho zeptáte, proč by to měl být právě on, vysype z rukávu nečekaně hodně argumentů.

Protože je pohodlný, protože výborně jezdí, protože je prostorný, moderní, bezpečný a protože se nebojí sjet ze silnice. Prostě univerzální a praktické auto na každý den, jak se sluší a patří. Až dojde na hlasování v české anketě Auto roku 2016 (tedy pokud budu ještě v porotě), bude Outback jedním z mých adeptů na pořádný příděl bodů. Tohle kombi se opravdu povedlo. ■



Zavazadelník vás svou tabulkovou hodnotou neuzemní, jako se to snaží dělat některá jiná kombi, nabízený objem určité postací i pro početnější rodiny. Pod dnem ale rezervu nenajdete. Leda že si ji tam dokoupíte



SIMPLY CLEVER NA JAPONSKÝ ZPŮSOB

Outback je praktické auto, které nabízí několik velmi praktických a chytrých funkcí.

1 Pokud jedete se zapnutým tempomatem za pomalejším autem, stačí dát blinkr a Outback začne zrychlovat. Běžně adaptivní tempomat zrychluje až v momentě, kdy jste zcela v levém pruhu.

2 Když dojždíte pomalejší auto a máte aktivovaný tempomat, stačí dát blinkr a systém odsune zpomalování na pozdější dobu, takže je jízda v reálu mnohem plynulejší.

3 EyeSight rozpozná, zda auto před vámi brzdí. Pokud detekuje červená světla, začne brzdit razantněji.

4 Přednárazový systém také sleduje polohu volantu. V kombinaci s informací o vzdálenosti k překážce umí zjistit, že má řidič v úmyslu se vyhnout překážce. V takové chvíli stabilizace přibrzdí kola na vnitřní straně oblouku, čímž se sníží poloměr otáčení.

5 Kombinace asistenta pro jízdu v koloně s upozorněním na situaci, kdy se kolona rozjede, opravdu znamená, že si v zácpě můžete za volantem regulérně číst knihu.

INZERCE

NOVÝ OUTBACK

od 939 000 Kč

OBJEDNEJTE SI TESTOVACÍ
JÍZDU JEŠTĚ DNES.

Řidičovy Druhé Oči
EyeSight
Driver Assist Technology

Kombinovaná spotřeba paliva 6,1-8,5l/100km, emise CO₂ 150-197 g/km



EMIL FREY ČR

Pekařská 638/5 | 155 00 Praha 5 | Stodůlky
Skorkovská 1585 | 198 00 Praha 14 | Černý Most
www.emilfrey.cz

